SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 18 minutos)

La Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Senadores da la bienvenida a la delegación de la empresa minera “Rio Tinto”, compuesta por el señor Bart Wiersum, Gerente de Proyectos Fluviales y Portuarios, la señora Soledad Silva, Encargada de Relaciones con la Comunidad en el Uruguay, y el señor Rafael Perolo, representante de GEA.

Dado que hemos tomado conocimiento, por la prensa, de distintas conferencias y audiencias públicas que la empresa “Rio Tinto” ha estado realizando, fundamentalmente, en la zona del litoral del país, en los departamentos de Soriano y Colonia, nos pareció prudente cursar esta invitación a los efectos de conocer de forma directa en qué etapa se encuentra el proyecto que ha sido estructurado para ejecutarse en la parte suroeste del departamento de Soriano, muy próxima al norte de la ciudad de Nueva Palmira.

SEÑOR WIERSUM.- En primera instancia, deseo agradecer el hecho de que nos hayan invitado, una vez más, a comparecer ante esta Comisión.

Vale destacar que hemos avanzado bastante desde la última vez que visitamos este Cuerpo. El 14 de octubre tuvimos la instancia de audiencia pública por la concesión de agua del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la cual salió bien. Como ustedes sabrán, anteayer se dictó la AAP, esto es, la Autorización Ambiental Previa, por parte de la DINAMA y del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Tal como es normal en este tipo de casos, debimos hacer frente a una cantidad de condicionantes y presentar documentos, planos, etcétera, los cuales deben ser analizados por las autoridades antes de comenzar el proyecto. Asimismo, estamos en contacto con la Intendencia Municipal de Soriano a fin de solucionar un tema de permisos, para lo cual hemos presentado toda la documentación que sometimos a la DINAMA y a la Dirección Nacional de Hidrografía. Tal vez, la próxima semana la Intendencia conceda dichos permisos. Como “Rio Tinto” es una empresa minera -no constructora- contratamos a Sandwell, empresa canadiense dedicada a la ingeniería y dirección de obras que, si bien tampoco es una empresa constructora, va a gestionar y controlar las empresas constructoras en las diferentes partes de este proyecto, tanto en la construcción de la flota fluvial en Corumbá, Brasil, como aquí, en el Puerto de Uruguay. Ellos de a poco están formando su equipo, contratando gente y ya hay una o dos personas de Sandwell viviendo en Nueva Palmira, de manera que una vez que recibamos todas las licencias mediante las autoridades podremos entrar en campo y empezar la obra.

Cabe destacar que tuvimos en la zona una segunda ronda de reuniones informativas con la comunidad. A principios de octubre, por ser la primera vez, sólo tuvimos reunión en Dolores y en Nueva Palmira, pero, dada la cercanía, ahora decidimos hacer también una reunión con la gente de Agraciada. Existió una gran presencia de la comunidad, lo cual nos alegra mucho, pues nuestra intención es establecer una relación de diálogo y para ello es necesario tener gente interesada en entender, informarse y dar su opinión ante nosotros.

En términos de cronograma, la empresa Sandwell está trabajando en las licitaciones para elegir una o varias empresas para la construcción del drenaje y todo lo demás. Básicamente, en eso está el proyecto en este momento.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a la inversión, recuerdo que en su anterior visita a esta Comisión, en el mes de abril, habían dicho que los precios suben todos los días por lo que, indudablemente, el costo total era difícil de determinar. Según consta en la versión taquigráfica, en su anterior visita a la

Comisión manifestaron: “Como los precios en el mundo están subiendo todos los días, el costo también ascendió a unos US$ 180:000.000; para cada fase US$ 20:000.000, es decir US$ 10:000.000 más US$ 10:000.000”. Quisiera saber si eso se mantiene.

SEÑOR WIERSUM.- Sí, señor Presidente. En realidad, en los últimos meses el mercado cambió mucho y, por ello, estamos tratando de negociar y bajar los costos, ya que los precios subieron. Las cifras que presentó la empresa “Rio Tinto”, y por las cuales el proyecto fue aprobado, ascendían a US$ 320:000.000, incluyendo costos directos e indirectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a la cantidad de operarios, recuerdo que se habló de 180, pero también se dijo que podría haber algunos picos de hasta 500 personas trabajando.

SEÑOR WIERSUM.- La cantidad de operarios podría ser aun mayor durante la construcción. Si bien será la constructora la que en última instancia decida cuánta gente estará trabajando, se estima que habrá un pico de 1.000 personas en los padrones.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Y para cuándo se estima el inicio de la obra?

SEÑOR WIERSUM.- El inicio sería en el mes de enero, en que se procedería al “terraplenaje”, al corte de vegetación y demás, para luego pasar a la construcción civil. Por lo general, se realiza un proyecto en forma paralela con la construcción. Como en enero se dan las licencias, se comenzaría realizando la cerca, el obrador, el corte de vegetación y demás, para luego, en febrero o marzo, entrar a la construcción civil. Se estima que el pico de 1.000 personas trabajando se produciría en julio o agosto, pero luego bajaría.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según el cronograma, ¿se prevé que para fin de año podría estar operable el puerto?

SEÑOR WIERSUM.- No, la idea es que el puerto entre en operaciones en el mes de octubre de 2010.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto al camino que va desde el puerto hacia la Ruta 21 -conversamos al respecto cuando nos visitaron la vez anterior- quisiera saber si ya se tiene algún adelanto.

SEÑOR WIERSUM.- Tuvimos varias reuniones con representantes de la Intendencia -con el propio Intendente y con los técnicos- y analizamos diferentes alternativas desde el punto de vista social y desde el punto de vista de la seguridad. Dado que los camiones irían por el camino vecinal y estarían entrando y saliendo de la Ruta 21 en una zona donde hay bastantes ondulaciones y un monte, se podían producir accidentes; por ello, estudiamos el tema junto con los representantes de la Intendencia, llegamos a una alternativa que pensamos que será la mejor, ya que aparentemente le serviría a todas las partes: a la gente de la zona y a nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- La distancia desde el puerto a la ruta sería de alrededor de mil metros, ¿verdad?

SEÑOR WIERSUM.- No; se trata de 9 kilómetros, pues el camino ya existe y, en gran parte, es paralelo a la Ruta 21, y recién se conecta con ella al final.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se trata del camino paralelo a la ruta y al río?

SEÑOR WIERSUM.- Exactamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, prácticamente viene a entroncar con el camino que va hacia la Playa de la Agraciada.

SEÑOR WIERSUM.- Así es, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según entiendo, en agosto del año anterior ustedes solicitaron las autorizaciones pertinentes ante la DINAMA y, en función de lo que expresan ahora, ya han obtenido su visto bueno.

Ahora bien; una vez analizado el impacto, ¿cuáles fueron los principales motivos de preocupación que se plantearon por parte de quienes concurrieron a las reuniones que realizaron últimamente en Dolores, Nueva Palmira y Agraciada?

SEÑOR WIERSUM.- Las principales inquietudes estaban vinculadas, obviamente, con el empleo -a la cantidad, a la capacitación, etcétera- y todo lo que tiene que ver con las fuentes de trabajo.

Sin embargo, también se realizaron preguntas con respecto al movimiento de embarcaciones. Por ejemplo, las personas dedicadas a la pesca artesanal y al turismo recreativo estaban interesadas en saber si sería posible pasar por debajo del puente. Les explicamos que este puerto, como cualquier otro de Uruguay, debe regirse por el Código Internacional de Puertos, que prohíbe el pasaje por debajo de los puentes. No obstante, estamos en contacto con la Prefectura Nacional Naval, y en una próxima reunión vamos a plantear el tema, sugiriendo la posibilidad de implementar una solución, porque para nosotros también es interesante que ese tipo de lancha o barquito pase por debajo y no cruce por fuera, donde hay grandes buques.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, es más peligroso por fuera que por debajo.

SEÑOR WIERSUM.- Sin duda, señor Presidente; y no lo decimos sólo por nuestros buques, sino también por los que puedan provenir de Fray Bentos y de otros puertos, que deban transitar por el canal de navegación.

SEÑOR PRESIDENTE.- La gente que trabaja en el Puerto de Nueva Palmira, ¿les ha planteado alguna preocupación? Lo consulto porque me han trasmitido ciertas inquietudes en cuanto a vuestro afincamiento en la zona. En realidad, temen que después de que comiencen a operar cambien el rubro y ellos puedan quedar sin trabajo.

SEÑORA SILVA.- Esa preocupación quedó evacuada cuando dijimos que el puerto va a ser de uso exclusivo para “Rio Tinto”. La documentación que se entregó a la DINAMA fue por uso de mineral de hierro, carbón y láminas de acero, quedando claro que no vamos a tener capacidad para acopiar otro tipo de material. “Rio Tinto” va a tener este puerto por una necesidad logística de la empresa, pero no como negocio, ya que el rubro es la minería.

SEÑOR WIERSUM.- Desde el punto de vista ambiental, lo único que se mencionó fue la preocupación por la calidad del agua, pero en las reuniones explicamos que el mineral de hierro es pesado, cae rápidamente y, lo que es más importante, se trata de un material que no se diluye, por lo que cualquier cosa que se encuentre adentro, queda allí. Por lo tanto, no hay posibilidad de afectar la calidad del agua.

Por otro lado, se ha hablado de una planta siderúrgica en la zona. Ya explicamos que no es, y nunca fue, nuestra intención construir una planta siderúrgica; esto ya ha quedado esclarecido. La mayor cantidad de preguntas se refirieron a una cuestión de empleos y de capacitación.

SEÑOR PEROLO.- En dos de las reuniones se preguntó por el tema energético; es decir que querían saber cómo iba a ser el suministro de energía en cuanto al proyecto, pensando que podría haber alguna generación con combustibles fósiles, no teniendo en cuenta que en la iniciativa está previsto realizar un tendido de energía eléctrica que pasa por la Ruta 21.

El otro tema sobre el que se consultó del punto de vista ambiental, vinculado con el mineral - además de lo que el señor Weirsum comentaba sobre el mineral, como un potencial residuo sólido, y

su afectación- fue sobre potenciales emisiones atmosféricas, que también está previsto desde el inicio del proyecto, y el control de eventuales emisiones fugitivas porque la zona de acopio tiene un sistema de aspersión y de humectación de las pilas. Se preguntó también sobre un posible cambio de rubro, pero al mostrar el esquema del proyecto quedó claro que la capacidad de almacenamiento es la prevista y la propia infraestructura -sin ser experto en instalaciones portuarias- de la cinta y del puerto es, precisamente, para ese rubro. Después no se presentaron mayores inquietudes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al tema de la tierra -y teniendo en cuenta que la empresa estaba por concretar los negocios, para lo que solo faltaba la autorización de la DINAMA- quisiera saber si estos ya han finalizado con el Instituto Nacional de Colonización y con algunos propietarios privados.

SEÑOR WIERSUM.- Exactamente, en realidad compramos primero los padrones de un privado y luego entramos en contacto con el Instituto Nacional de Colonización para comprar el padrón ribereño. Naturalmente todo ello ya está a nombre de “Rio Tinto”.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántas hectáreas adquirieron en la zona?

SEÑOR WIERSUM.- Adquirimos más de 167 hectáreas.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Lo adquirieron a un valor muy elevado?

SEÑOR WIERSUM.- Sí, bastante. La razón por la que tenemos tanta tierra es bastante simple. Queríamos adquirir el padrón principal donde quedaría el acopio, pero el dueño sólo lo vendía si le comprábamos otro. Con el padrón del acopio le estábamos cerrando el acceso a él a este padrón, por lo que también tuvimos que comprárselo. Como este padrón del acopio no es ribereño, necesitábamos hacer una conexión entre el muelle y el acopio y, por eso, precisábamos pasar por arriba de este padrón del Instituto Nacional de Colonización. Reitero que decidimos comprar ese padrón pero solamente vamos a utilizar una franja, aproximadamente un 30%, lo que provoca que nos quedemos con mucha tierra que no vamos a precisar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los caminos que hay en la zona del suroeste de Soriano son muy angostos e, indudablemente, para el paso de camiones de envergadura tendrán que ampliarlos y, tal vez, se deberá realizar alguna expropiación.

SEÑOR WIERSUM.- No, realizar expropiaciones no es necesario, pero analizamos la situación con la Intendencia y desde el punto de vista técnico se llegó a la conclusión -porque ya hay un camino- que dentro de la franja existente del camino es posible hacerlo de doble mano para que puedan transitar camiones, etcétera. La Intendencia finalmente dio su aprobación y ahora estamos trabajando en el tema de la licitación.

SEÑOR PRESIDENTE.- El camino que va desde la ruta hacia la Playa de la Agraciada -que sale hacia la Casa de Ordoñana- es un camino muy angosto que apenas permite pasar dos vehículos al mismo tiempo.

SEÑOR WIERSUM.- Este camino que llega a la Casa de Ordoñana todavía es más angosto que el que llega a nuestro padrón; el nuestro tiene más espacio, pero si bien hoy día se utiliza la mitad, existe lugar para ampliarlo.

SEÑOR ARANA.- Cuando se habla de que las obras podrían comenzar en el mes de enero, ¿exactamente a qué obras se refieren?

SEÑOR WIERSUM.- A las obras del puerto; como expliqué anteriormente, primero se realiza el aplanado de la tierra, el corte de vegetación y después comenzaremos con la obra civil. En lo que respecta a la parte de la maquinaria, quiero señalar que se va a construir afuera pero será montada aquí, y en el mes de octubre de 2010 el puerto debería estar operando.

SEÑOR ARANA.- Entonces, el proceso llevaría un poco más de un año y medio.

SEÑOR WIERSUM.- Sí, quizás un poco más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando se habla de mil operarios y pensando que en esa zona posiblemente también se esté construyendo la planta de Ence -aunque un poco más al sur, en Colonia- ¿piensan que pueden llegar a tener dificultades en conseguir mano de obra calificada?

SEÑOR WIERSUM.- Respondo con un sí y con un no, porque hicimos un estudio para conocer la cantidad de gente que hay capacitada en la zona y que está dispuesta a trabajar en este proyecto y llegamos a la conclusión de que no se trata de una cuestión de cantidad sino de capacitación, porque faltan ciertos tipos de mano de obra que, probablemente, también se necesite para realizar el proyecto de Ence como, por ejemplo, electricistas. Entonces, es posible que el constructor tenga que buscar a esa gente fuera de la zona, porque antes de comenzar con la construcción no hay forma de capacitar a la gente, porque los cursos de capacitación llevan alrededor de un año y medio y nosotros sólo contamos con ese tiempo para finalizar la obra. De todos modos, cuando comencemos con la construcción vamos a hacer todo lo posible por contratar gente de la zona. Para la operación del puerto mismo -estamos hablando de alrededor de ciento ochenta y cuatro personas- tenemos pensado capacitar gente. En ese sentido, si no encontramos personal capacitado, disponemos de algo más de un año para llevar adelante la capacitación, pero si logramos cubrir los puestos que se requieren, esto, obviamente, no será necesario.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tienen previsto el alojamiento del personal, o deberán trasladarse en ómnibus?

SEÑOR WIERSUM.- Durante la construcción, la idea es que toda la gente que trabaje, viva en el campamento que se construirá en el padrón de la empresa. Obviamente, si la gente es de la zona, en su tiempo libre podrá retornar a sus hogares en el medio de transporte que sea.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se va a construir algún tipo de edificación para la gente que trabaje en la construcción?

SEÑOR WIERSUM.- Sí, el campamento a que hice referencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esas construcciones ¿luego quedan para la Intendencia?

SEÑOR WIERSUM.- No, porque el campamento se construirá dentro del padrón de la empresa y, en realidad, allí se va a hacer un acopio y parte del mismo luego se destinará a oficinas que funcionarán en el período de operación. Naturalmente, no se necesitará tanto espacio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una vez inaugurado el puerto, el personal que allí trabaje, ¿se trasladará a él diariamente?

SEÑOR WIERSUM.- Efectivamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿De cuántos operarios se trata, aproximadamente?

SEÑOR WIERSUM.- Serán 184 operarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es una cifra bastante precisa.

SEÑOR WIERSUM.- Efectivamente, porque es necesario precisar los datos. La hemos calculado en base a nuestra experiencia, haciendo un listado de todos los tipos de servicios que se necesitan en un puerto, de la cantidad de personas y de turnos, y llegamos a un número. Ahora, si éste es exactamente

el que se va a necesitar al final, lo vamos a saber en octubre del 2010 o poco después, pero conociendo ese tipo de operaciones, nuestra intención es que el número se aproxime al que hemos brindado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los ha perjudicado la situación que se ha generado a raíz de la crisis mundial en cuanto a la demanda del material o a la obtención del dinero para la obra?

SEÑOR WIERSUM.- No; se ha tomado la decisión de que los proyectos aprobados antes de la crisis seguirán su rumbo tal como se había decidido y como este proyecto fue aprobado por parte de "Rio Tinto", precisamente, a finales de julio, está caminando normalmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Con el apoyo del Banco de Desarrollo de Brasil?

SEÑOR WIERSUM.- No, el financiamiento es propio de "Rio Tinto" y de financiadores globales.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a la producción que se va a estar generando y trasladando desde allí, ¿se mantienen los mercados o la crisis la está afectando?

SEÑOR WIERSUM.- La realidad es que, aunque diez millones de toneladas es una cantidad grande, a nivel mundial es relativamente pequeña. Entonces, por más que la demanda caiga ahora -lógicamente, nadie tiene una bola de cristal- se espera que los mercados mejoren a partir de marzo o abril del año próximo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la empresa que tienen en Brasil, ¿han sentido la situación actual?

SEÑOR WIERSUM.- Como cualquier empresa, al caer la demanda, hay que bajar la producción; es una ecuación bastante simple.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Debieron reducir también el número de funcionarios?

SEÑOR WIERSUM.- No en nuestra empresa; otras debieron detener sus operaciones, pero "Rio Tinto" continúa con su producción.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quiere decir que de parte del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente ya se han cumplido todas las etapas? ¿O aún queda algún trámite pendiente?

SEÑOR WIERSUM.- Junto con la autorización ambiental previa, llegaron una cantidad de condicionantes, entre ellas, algunos documentos, un proyecto del Poder Ejecutivo, así como también un plan de gestión ambiental. Cabe señalar que junto a GEA estamos trabajando en este tema y una vez que contemos con los documentos que han sido solicitados, estaremos en condiciones de comenzar las obras.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es la situación a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Hidrografía?

SEÑOR WIERSUM.- Después de cumplida la audiencia pública del 14 de octubre, en la cual nadie se mostró contrario al emprendimiento, la Dirección Nacional de Hidrografía y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comenzaron a trabajar sobre la resolución, que pensamos será firmada por el señor Presidente en el transcurso de la primera semana del mes de enero. Luego de esa etapa, la resolución será elevada a consideración del Parlamento, con treinta días de plazo. Una vez hecho esto, también será necesario someter a análisis, entre otras cosas, un proyecto ejecutivo, tras lo cual sí podremos comenzar las obras.

Por otro lado, la concesión de agua -o la licencia- trata solamente la parte de agua, pero hasta tanto no contemos con la documentación que nos fue solicitada por la DINAMA, no estaremos en condiciones de empezar las obras en tierra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a este tema, ¿existió alguna participación de parte de la CARU?

SEÑOR WIERSUM.- Creo que sí, pero este es un tema entre Gobiernos y, por lo tanto, no fue tratado directamente con nosotros. A mi entender, las diferentes autoridades competentes harán llegar, por intermedio de la Cancillería, la documentación correspondiente a la delegación uruguaya de la CARU, que luego será remitida a la delegación argentina. De manera que, en principio, nosotros no intervinimos en este proceso.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a los terrenos, ¿ya están escriturados?

SEÑOR WIERSUM.- Sí, están escriturados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Bien. Desde ya adelantamos que vemos con beneplácito esta importante inversión que se realizará en la zona suroeste del país que, tal como ustedes lo han señalado, generará mucha mano de obra en la construcción. Esperamos que esto se mantenga, porque durante la etapa que insuma este emprendimiento -es decir, a partir de los meses de julio y agosto de 2010- habrá cerca de 200 personas trabajando.

La Comisión de Medio Ambiente del Senado agradece mucho su presencia y la amplia información que han brindado.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 53 minutos)